Malmbanan

Malmbanan

Malmbanan

Malmbanan

Malmbanan är en cirka 500 kilometer lång järnvägslinje som går mellan Narvik och Luleå (egentligen Riksgränsen-Boden) och är en av världens äldsta malmjärnvägar. Den ägs och förvaltas av Trafikverket. Den del som går i Norge mellan Riksgränsen och Narvik heter officiellt inte Malmbanan utan Ofotbanen.

Delen mellan Boden och Luleå hör formellt inte heller till Malmbanan utan till Stambanan genom övre Norrland. Sträckan mellan Torneträsk och Riksgränsen har vid ett tillfälle (2006) utsetts till Sveriges vackraste järnvägssträcka.

Ett av de största hindren för att utvinna järnmalm i Norrbottens län var transportproblemen. 1826 kom en riksdagskommitté med det första förslaget om att bygga en kombinerad kanal- och järnvägsled mellan Bottenviken och Gällivare för malmtransporter men fraktkostnaderna ansågs bli för höga och det blev inget av förslaget.

1882 godkändes en ny koncessionsansökan för banan och mellan 1882 och 1887 byggdes Gällivarebanan från Luleå till Gällivare av det privata företaget Sverige & Norges järnväg (The Swedish and Norwegian Railway)[8]. Det första malmtåget lämnade Gällivare 12 mars 1888 med 1000 ton malm, men därefter avstannade bygget av banan på grund av kapitalbrist. Regeringen gav då finansmannen K. A. Wallenberg i uppdrag att förhandla med bolaget och 1890 övertog staten Gällivarebanan som överlät den till SJ. Stegvis öppnades banan för trafik mellan 1891 och 1892. Dock var malmfyndigheterna i Kiirunavaara utan järnvägsförbindelser så SJ påbörjade 1898 bygget av Riksgränsbanan mellan Gällivare och Riksgränsen via Kiruna, då en sådan bana ansågs ha riksintresse. Cirka 40 00 arbetare var involverade och banan öppnades för trafik 15 november 1902 men invigdes först 14 juli 1903 av Oscar II, då kungen inte ville resa dit under den mörka vintern. Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen var den första längre järnväg i Sverige som elektrifierades, vilket skedde redan 1915. Elektrifieringen blev klar ända till Narvik 1923. Malmbanan hade en avgörande betydelse under andra världskriget, eftersom Nazityskland var beroende av svensk järnmalm, och ockuperade Norge. Se vidare svensk järnmalm under andra världskriget.

Norrtåg trafikerar delen Luleå-Kiruna med tre tågpar per dag. Vy Tåg trafikerar banan med nattåg Narvik/Luleå-Boden-Stockholm samt därvid även en dagförbindelse Luleå-Narvik. Sommartid går ytterligare ett dagtåg Kiruna-Narvik, ofta kallat Karven från lukten av öppnade akvavitflaskor köpta i Norge och smaksatta med kummin som på norska är karve.

Järnvägen tillåter en tågvikt på upp till 8 600 ton samt 30 tons axeltryck. Sedan 2017 klarar sträckan Malmberget (Vitåfors)–Luleå 9 400 ton samt 32,5 tons axeltryck. Båda axeltrycken är högre än någon annan järnväg i Europa. Banan har max 10 ‰ uppförslutning i västlig riktning och max 15 ‰ i östlig riktning (endast väster om Kiruna). Det finns mellan Björkliden och gränsen samt på norska sidan snögallerier, vilket är tak och väggar över banan byggda av trä. De finns på utsatta ställen för att skydda mot snö som annars skulle driva in. Gruvbolaget LKAB transporterar sin järnmalm från gruvorna i Kiruna och Malmberget till hamnarna i Narvik och Luleå för export längs banan.

Redan 1642 hittades magnetit i Masugnsbyn. Malmen i Svappavaara hittas i slutet på 1640-talet eller början på 1650-talet. Det första kända malmprovet från Malmberget dateras till 1660-talet. Malmfyndigheterna i Luossavaara och Kirunavaara nämns 1696 för första gången men eftersom området är mycket otillgängligt var det först när det blev möjligt att bygga en järnväg som någon brytning i större skala kunde bli aktuell.

Malmbanan började byggas med stor frenesi och malmfyndigheterna hade på några år järnvägsförbindelse till både Atlanten via Ofotenbanan till hamnen i Narvik och Bottenviken via Luleå. Samhället och gruvorna växte sedan snabbt tillsammans under ledning av disponent Hjalmar Lundbohm. De allra första bostäderna var små ruckel och kåtor men Lundbohm ville inte att det nya samhället skulle växa upp till en kåkstad. När Kiruna år 1908 blev municipalsamhälle skapades förutsättningar för framväxten av ett modernt samhälle med en strikt stadsplan (av Per Olof Hallman). Kiruna hade tidigt elektricitet och trafik med elektriska spårvagnar med 1000 mm i spårvidd. Spårvägen i Kiruna, vilken bedrevs av LKAB, pågick under perioden 1907-1958 (underjordisk gruvspårväg fram till 1961).

Malmbergets station

Museet Kåkstan från 1988 är en rekonstruktion av 1800-talets bebyggelse i Malmberget.

Kåkstan

Kåkstan är ett område med en rekonstruerad byggnadsmiljö från slutet av 1800-talet i Malmberget.
Den nuvarande kåkstan byggdes upp inför Malmbergets 100-årsjubileum 1988. Bakom projektet låg Länsstyrelsen i Norrbottens län, Gellivare sockens hembygdsförening och Gällivare kommun. Den ligger på sin ursprungliga plats strax söder om det tidigare bangårdsområdet.
Järnmalmsutvinningen i Malmberget expanderade kraftigt efter öppnandet i mars 1888 av Malmbanan mellan Luleå och Gällivare/Malmberget. Tillströmmande gruvarbetare hänvisades till att själva bygga enkla bostäder, och resultatet blev en kåkstad omedelbart söder om bangården och i anslutning till Kaptensgruvan. Kåkstans centrum var affärsgatan Västerlånggatan, med klädaffärer, kaféer och krogar. Omkring 1900 fanns omkring 7.000 invånare i Malmberget, varav flertalet bodde i kåkbebyggelsen. Området stadsplanelades 1898, varefter kåkbebyggelsen efter hand sanerades bort. En del kåkar brann ned 1903 och 1907, och omkring 1914 hade så gott som alla hus rivits.

08 16 2005

Gellivare sockens hembygdsförening är en svensk hembygdsförening i Gällivare. Gellivare sockens hembygdsförening äger och driver Gällivare hembygdsområde vid Vassaraälven. Marken har skänkts av Gällivare kommun. På hembygdsområdet har uppförts byggnader från olika byar inom Gällivare kommun, vilka avspeglar utvecklingen i socknen från mitten av 1800-talet.
Hembygdsföreningen äger också och driver det 1757 anlagda frälsehemmanet Abborrträsk vid Abborrträsket i Peltovaara mångfaldspark. Det köptes av hembygdsföreningen från SCA 1990. Hemmanet betalade skatt till kronan genom dagsverken i form av malmtransporter.
Hembygdsföreingens samlingar finns på Gällivare museum, som drivs av Gällivare kommun.

I anslutning till Malmberget uppfördes på 1800- och 1900-talen tre större gruvsamhällen; Tingvallskulle, Dennewitz och Vitåfors, vilka samtliga demolerades. Samhället i Tingvallskulle uppstod i och med att ett sovringsverk byggdes där 1911 och tretton lägenheter för arbetarna byggdes.